N° 11-626-X au catalogue — N° 026
ISSN 1927-5048
ISBN 978-0-660-20984-5

Document analytique

Aperçus économiques

Tendances récentes dans les industries automobiles canadiennes

par André Bernard
Direction des études analytiques

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à infostats@statcan.gc.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros sans frais suivants :

- Service de renseignements statistiques 1-800-263-1136
- Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants 1-800-363-7629
- Télécopieur 1-877-287-4369

Programme des services de dépôt

- Service de renseignements 1-800-635-7943
- Télécopieur 1-800-565-7757

Comment accéder à ce produit

Le produit n° 11-626-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca et de parcourir par « Ressource clé » > « Publications ».

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « À propos de nous » > « Notre organisme » > « Offrir des services aux Canadiens ».

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2013

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'entente de licence ouverte de Statistique Canada (http://www.statcan.gc.ca/reference/licence-fra.htm).

This publication is also available in English.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, ses entreprises, ses administrations et les autres établissements. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0[s]	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
[p]	provisoire
[r]	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
[E]	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié
*	valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence (p<0,05)

Tendances récentes dans les industries automobiles canadiennes

par André Bernard[1]

Cet article de la série *Aperçus économiques* fait état des conditions économiques dans les industries automobiles canadiennes, en mettant l'accent sur les tendances observées durant la récession de 2008-2009 et la reprise récente. Aux fins de cette étude, les industries automobiles font référence aux industries de la fabrication de véhicules automobiles, de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles et de la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles.

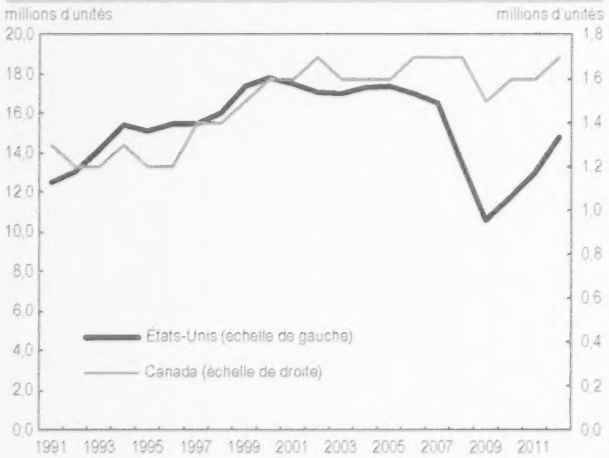
La production automobile est une composante majeure du secteur canadien de la fabrication, représentant une part considérable du commerce transfrontalier, des ventes des fabricants et du produit intérieur brut lié à la fabrication. Comme la fabrication dans son ensemble, la production dans le secteur canadien de l'automobile a diminué de façon marquée au cours de la dernière récession, mais a rebondi dans la période post-récession, alors que la demande de véhicules automobiles neufs s'est accrue depuis 2009, tant au Canada qu'aux États-Unis (graphique 1)[2]. Cet article présente un ensemble détaillé d'indicateurs portant sur les industries automobiles au Canada. Les tendances relatives aux ventes des fabricants, aux prix des produits industriels, à l'emploi, à la rémunération, à la productivité du travail, à l'investissement, aux importations de même qu'aux exportations sont examinées[3].

Les ventes des fabricants automobiles en hausse pour une troisième année consécutive en 2012

En 2012, les ventes des fabricants (en dollars courants) dans les industries automobiles ont augmenté de 19,1 % pour atteindre 82,6 milliards de dollars (graphique 2). Il s'agissait de la troisième hausse annuelle consécutive des ventes pour ce secteur. Au total, de 2009 à 2012, les ventes ont augmenté de 54,4 %. La fabrication de véhicules automobiles, la fabrication de pièces pour véhicules automobiles et la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles ont toutes connu des hausses appréciables de leurs ventes depuis 2009[4]. Au premier trimestre de 2013, la baisse des ventes en janvier a été partiellement compensée par des hausses en février et en mars.

Globalement, le secteur a atteint un sommet de 111,6 milliards de dollars de ventes (en dollars courants) en 1999, avant de suivre une tendance à la baisse de 2000 à 2007. Cette tendance à la baisse a culminé avec des diminutions annuelles inégalées de 23,6 % et de 25,7 % en 2008 et 2009, respectivement, dans la foulée d'une demande des consommateurs beaucoup

Graphique 1
Ventes au détail de véhicules automobiles neufs, Canada et États-Unis, 1991 à 2012



Source : Wards Auto Group et Statistique Canada, CANSIM, tableau 079-0003.

1 L'auteur aimerait remercier Russell Kowaluk de la Division de la fabrication et de l'énergie à Statistique Canada, pour sa précieuse collaboration.
2 De 2009 à 2011, le nombre de véhicules automobiles neufs vendus a augmenté de 9,4 % au Canada, de 23,1 % aux États-Unis et de 20,0 % au Mexique (Desrosiers Automotive Consultants Inc., 2012).
3 Les débuts des séries chronologiques présentées dans cet article sont déterminés selon la disponibilité historique des données.
4 De 2009 à 2012, les ventes des fabricants ont augmenté de 59,7 % dans la fabrication de véhicules automobiles, de 45,9 % dans la fabrication de pièces pour véhicules automobiles et de 42,3 % dans la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles.

plus faible pour les véhicules automobiles neufs au Canada et aux États-Unis pendant la récession. En 2009, les ventes des fabricants étaient à leur plus bas niveau depuis 1992, se chiffrant à 53,5 milliards de dollars. Malgré la reprise récente, les ventes restent en deçà des niveaux d'avant la récession et bien en deçà de leur sommet de 1999.

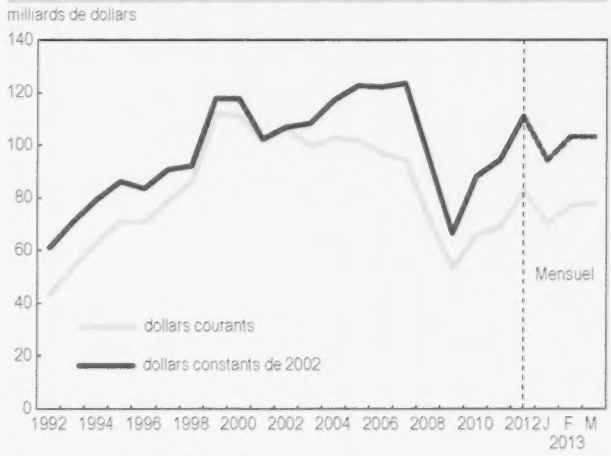
De 2009 à 2012, le volume des ventes dans les industries automobiles, exprimées en dollars constants de 2002, a augmenté de 67,3 %, soit une croissance plus rapide que la croissance correspondante en dollars courants de 54,4 % au cours de la même période. Cette différence est attribuable à la baisse des prix industriels dans la fabrication de véhicules automobiles. De 2009 à 2011, l'Indice des prix des produits industriels (IPPI), qui mesure les prix payés à la sortie de l'usine aux producteurs, a diminué de 11,1 % pour la fabrication des véhicules automobiles, avant d'afficher une hausse modeste de 1,0 % en 2012 (graphique 3). En revanche, l'IPPI pour le secteur de la fabrication dans son ensemble a augmenté de 6,4 % de 2009 à 2012, et a peu varié dans la fabrication de pièces pour véhicules automobiles et dans la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles.

Depuis 2002, les prix industriels dans la fabrication de véhicules automobiles ont suivi une tendance à la baisse. Cette tendance est survenue dans le contexte de l'appréciation du dollar canadien depuis 2002 qui a contribué à faire diminuer le coût des intrants importés. De plus, la concurrence s'est accrue entre les marques, alors que les fabricants autres que les trois grands constructeurs nord-américains ont vu croître à la fois leur part de véhicules produits et leur part de véhicules vendus au Canada (Roy et Kimanyi 2007, Dunlavy, 2008 et Desrosiers Automotive Consultants Inc., 2012).

Les industries automobiles représentent une part plus grande des ventes de l'ensemble de la fabrication dans la période post-récession

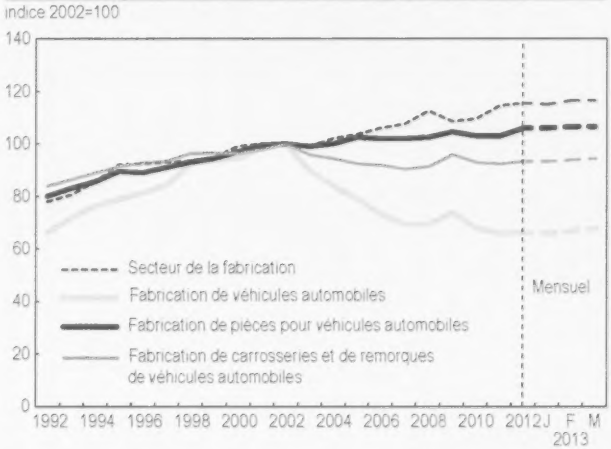
De 2009 à 2012, la croissance en volume et la croissance en valeur des ventes dans les industries automobiles ont dépassé celle du secteur de la fabrication. En conséquence, la part du volume des ventes totales des fabricants représentée par le secteur automobile a augmenté, passant de 14,7 % en 2009 à 21,6 % en 2012, ce qui représente un niveau semblable à la moyenne historique depuis 1992 (graphique 4). Lorsqu'elle est exprimée en dollars courants, la part du secteur de la fabrication représentée par le secteur automobile a augmenté de 10,9 % en 2009 à 13,9 % en 2012, bien en deçà du sommet de 21,9 % enregistré en 1999.

Graphique 2
Ventes des fabricants, industries automobiles, 1992 à 2013



Note : Les données mensuelles pour 2013 sont désaisonnalisées au taux annuel.
Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les industries manufacturières.

Graphique 3
Indice des prix des produits industriels, industries automobiles et secteur de la fabrication, 1992 à 2013



Note : Les données mensuelles pour 2013 sont désaisonnalisées au taux annuel.
Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 329-0057.

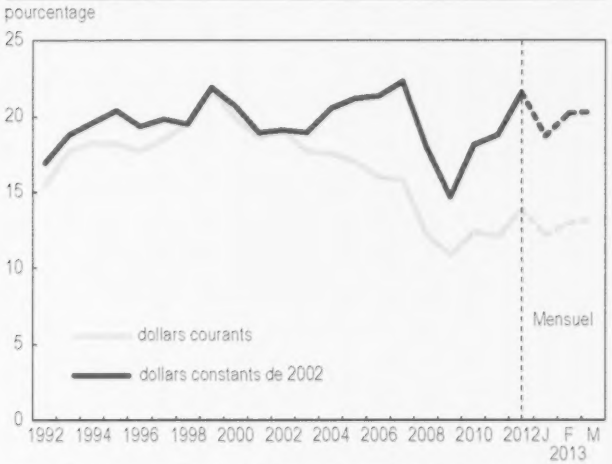
L'augmentation plus faible de la valeur des ventes reflète les tendances divergentes de l'IPPI pour les industries automobiles et la fabrication dans son ensemble depuis 2002.

Les industries automobiles n'ont pas récupéré tous les emplois perdus de 2007 à 2009

En 2012, le secteur automobile employait 115 000 personnes au Canada, ce qui représentait 7,7 % de tous les emplois du secteur de la fabrication au pays. De ce total, 64 300 employés étaient dans la fabrication de pièces, 37 200 étaient dans la fabrication de véhicules automobiles et les 13 600 employés restants étaient dans la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles. La majorité des emplois du secteur était située en Ontario. En 2012, la province a représenté 81,9 % des emplois dans le secteur de l'automobile, tandis que le deuxième employeur en importance était le Québec, avec une proportion de 6,5 % des emplois.

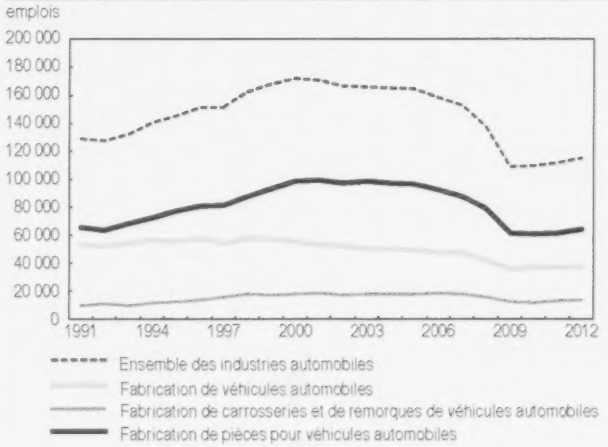
Les industries automobiles ont connu des pertes d'emplois importantes au cours de la dernière récession. De 2007 à 2009, un total de 43 500 emplois ont été perdus, ce qui a fait passer les effectifs de 152 600 en 2007 à 109 100 en 2009 (graphique 5). Il s'agit d'une baisse de 28,5 % de l'emploi, presque le double de la baisse observée dans l'ensemble du secteur de la fabrication au cours de la même période (15,5 %) (graphique 6). Les pertes d'emplois ont été généralisées, les trois industries automobiles enregistrant des baisses proportionnellement comparables de 2007 à 2009. L'emploi dans les industries automobiles suivait déjà une tendance modérément à la baisse depuis 2000.

Graphique 4
Part des ventes des industries automobiles dans le secteur de la fabrication, 1992 à 2013



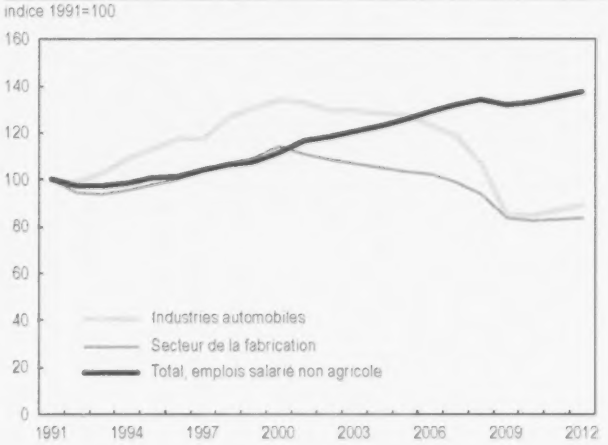
Note : Les données mensuelles pour 2013 sont désaisonnalisées au taux annuel.
Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les industries manufacturières.

Graphique 5
Emplois salariés, industries automobiles, 1991 à 2012



Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 281-0024.

Graphique 6
Indice de l'emploi salarié, industries automobiles et secteur de la fabrication, 1991 à 2012



Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures.

Au cours des dernières années, l'emploi dans le secteur s'est stabilisé. Les industries automobiles ont ainsi affiché de faibles gains d'emploi en 2010, 2011 et 2012, pour un total de 5 900 nouveaux emplois. Malgré cela, le nombre d'emplois en 2012 était encore inférieur de 24,6 % à son niveau d'avant la récession, en 2007, et inférieur de 33,1 % à son niveau de 2000. Des trois industries qui composent le secteur automobile, seule la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles employait davantage de travailleurs en 2012 qu'en 1991.

La rémunération a augmenté en 2012, mais est toujours inférieure à son niveau d'avant la récession

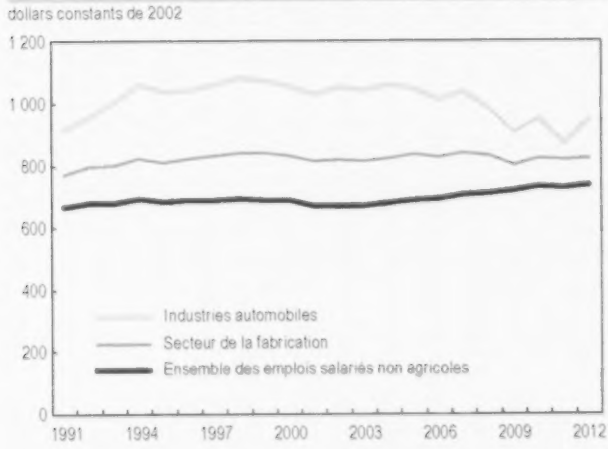
La rémunération hebdomadaire moyenne dans le secteur automobile était de 948 $ en 2012 (en dollars constants de 2002), en hausse de 8,6 % par rapport à l'année précédente (graphique 7). Il s'agit de la plus importante hausse annuelle de la rémunération affichée par le secteur depuis 1992 et elle est largement attribuable aux hausses enregistrées dans la fabrication de véhicules automobiles (graphique 8). Malgré cette hausse, la rémunération en 2012 dans le secteur de l'automobile était toujours inférieure de 8,6 % au sommet de 1037 $ enregistré avant la récession, en 2007.

Bien que les emplois dans le secteur de l'automobile continuent d'offrir des salaires plus élevés par rapport au salaire moyen dans le secteur de la fabrication, l'écart a diminué ces dernières années. En 2007, la rémunération hebdomadaire moyenne dans le secteur automobile était de 23 % plus élevée que la moyenne du secteur de la fabrication. En 2011, cet écart avait été réduit à moins de 7 %, avant de remonter à 15 % en 2012.

La productivité du travail croit

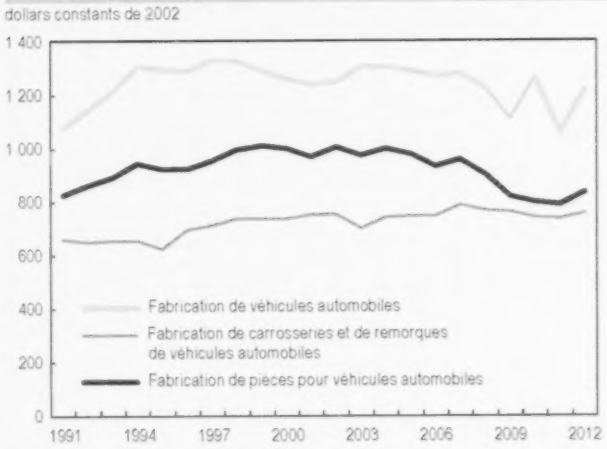
La productivité du travail dans le secteur automobile, tel que mesurée par la production réelle par heure travaillée, a progressé de façon marquée au cours de deux des trois dernières années, y compris une augmentation de 17,0 % en 2012 (graphique 9). Les gains cumulatifs de productivité pour la période de 2009 à 2012 dans les industries automobiles se sont élevés à 22,5 %, reflétant des hausses de 45,5 % de la production et de 18,8 % des heures travaillées. Ces gains de productivité ont contrebalancé la baisse survenue durant la récession. En 2012, la productivité du travail dans les industries automobiles a été de 11,2 % supérieure à ce qu'elle était en 2007.

Graphique 7
Rémunération hebdomadaire moyenne, industries automobiles et secteur de la fabrication, 1991 à 2012



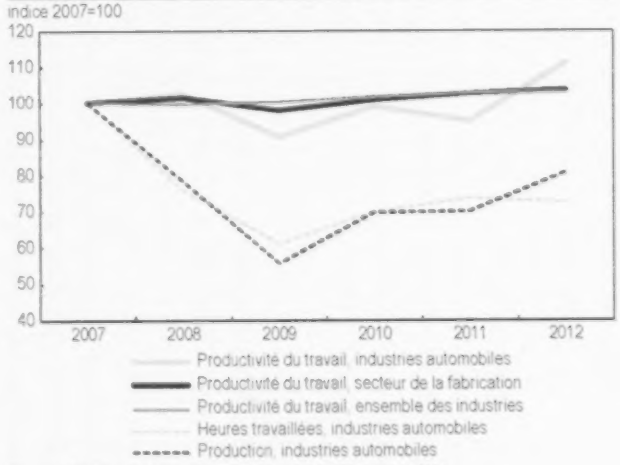
Note : En raison de changements méthodologiques en 2009, les estimations de 2009 pour la fabrication de véhicules automobiles doivent être interprétées avec prudence.
Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures.

Graphique 8
Rémunération hebdomadaire moyenne, industries automobiles, 1991 à 2012



Note : En raison de changements méthodologiques en 2009, les estimations de 2009 pour la fabrication de véhicules automobiles doivent être interprétées avec prudence.
Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures.

Graphique 9
Indice de productivité du travail et variables connexes, industries automobiles, 2007 à 2012



Source : Statistique Canada, CANSIM, tableaux 383-0031 et 379-0031.

Ces dernières années, la croissance de la productivité du travail dans le secteur automobile a été plus rapide que celles du secteur de la fabrication et de l'ensemble des industries. La productivité du travail dans le secteur de la fabrication a affiché une hausse cumulative de 5,8 % de 2009 à 2012, alors que dans l'ensemble des industries, les gains cumulatifs se sont chiffrés à 2,7 %.

Les niveaux d'investissement se situent bien en deçà du sommet atteint avant la récession

Les entreprises dans les industries automobiles ont investi 1,6 milliard de dollars en construction et en matériel et outillage en 2012, soit une augmentation de 7,1 % par rapport à 2011 (graphique 10). Il s'agissait de la première augmentation annuelle des dépenses en immobilisations depuis 2007. Les perspectives pour 2013 indiquent une réduction de 1,2 % des dépenses en immobilisations.

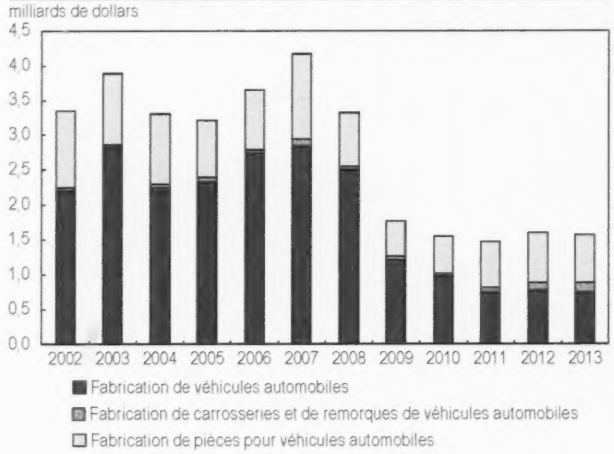
Les dépenses d'investissement dans les industries automobiles ont chuté de manière considérable par rapport à leurs niveaux d'avant la récession, étant passées d'un sommet de 4,2 milliards de dollars en 2007 à un creux de 1,5 milliard de dollars en 2011. En 2012, les dépenses d'investissement demeuraient inférieures de 62 % à leur sommet d'avant la récession, en 2007.

Bien que les trois industries automobiles aient connu des baisses de leurs dépenses d'investissements pendant la récession, la baisse la plus marquée a été enregistrée dans la fabrication de véhicules automobiles. Les investissements en immobilisations ont reculé de 73,8 % dans la fabrication de véhicules automobiles de 2007 à 2011, alors qu'ils ont reculé de 23,1 % dans la fabrication de pièces pour véhicules automobiles.

En comparaison, les dépenses en immobilisations dans le secteur de la fabrication dans son ensemble ont connu une tendance à la hausse depuis 2009, ayant crû de 15,4 % en 2012, et devraient augmenter à nouveau en 2013 selon les perspectives (graphique 11). Par conséquent, les niveaux d'investissement dans le secteur de la fabrication ont été plus élevés en 2012 qu'à tout autre moment depuis 2000.

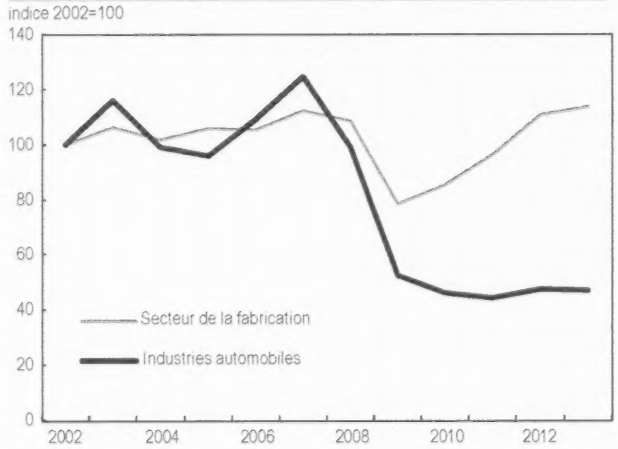
En raison de ces tendances divergentes, la part des investissements dans la fabrication provenant des industries automobiles a nettement diminué. En 2007, le secteur automobile représentait 20,2 % de toutes les dépenses en construction et en matériel et outillage dans le secteur de la fabrication. En 2012, cette part était tombée à 7,8 %. Cette tendance à la baisse des investissements dans le secteur de l'automobile a eu lieu dans le contexte d'une baisse de la part des investissements au Canada par les principaux constructeurs automobiles en Amérique du Nord (TD Economics, 2013).

Graphique 10
Dépenses en immobilisations, construction et matériel et outillage, 2002 à 2013



Note : Dépenses réelles de 1998 à 2011, dépenses réelles provisoires de 2012 et perspectives pour 2013.
Source : Statistique Canada, Investissements privés et publics au Canada.

Graphique 11
Indice des dépenses en immobilisations, construction et matériel et outillage, 2002 à 2013



Note : Dépenses réelles de 1998 à 2011, dépenses réelles provisoires de 2012 et perspectives pour 2013.
Source : Statistique Canada, Investissements privés et publics au Canada.

Les exportations et les importations progressent dans le secteur automobile pour la troisième année consécutive

Le commerce international joue un rôle de premier plan dans le secteur automobile en raison de la structure intégrée de la production canadienne et américaine. La plus grande part de la production canadienne est exportée, presque exclusivement aux États-Unis. En 2012, par exemple, les États-Unis représentaient 97,2 % de toutes les exportations canadiennes d'automobiles[5]. À leur tour, les importations automobiles en provenance des États-Unis sont un intrant important dans la production et les exportations d'automobiles au Canada, une caractéristique qui distingue les industries automobiles des autres industries du secteur de la fabrication (Cross et Ghanem, 2008).

De plus, les exportations et les importations de véhicules automobiles et de pièces représentent une part importante de l'ensemble du commerce international canadien de marchandises. En 2012, les exportations de véhicules automobiles et de leurs

5 Source : Industrie Canada, Données sur le commerce en direct (http://www.ic.gc.ca/eic/site/tdo-dcd.nsf/fra/accueil).

pièces représentaient 14,8 % de l'ensemble des exportations, tandis que les importations de véhicules automobiles et de leurs pièces représentaient 17,5 % de l'ensemble des importations.

Après avoir affiché cinq baisses annuelles consécutives de 2004 à 2009, la valeur des exportations de véhicules automobiles et de leurs pièces s'est remise à augmenter. Les exportations ont progressé de 14,9 % en 2012 pour s'établir à 68,5 milliards, ce qui a porté la hausse cumulative des exportations de 2009 à 2012 à 54,9 % (graphique 12). En dépit de ces hausses récentes, les exportations sont toujours en deçà de leur sommet de 91,5 milliards de dollars enregistré en 2004 et de leur niveau de 77,6 milliards de dollars enregistré en 2007.

Les importations de véhicules automobiles et de leurs pièces ont également suivi une tendance à la hausse au cours de la période post-récession. Les importations se sont accrues de 11,7 % pour se chiffrer à 82,8 milliards $ en 2012, ce qui a porté la hausse cumulative de 2009 à 2012 à 42,4 %. Quoique la croissance des exportations ait été plus rapide que celle des importations au cours des trois dernières années, le secteur canadien de l'automobile a enregistré un déficit commercial pour une sixième année consécutive en 2012, ce déficit s'élevant à 14,3 milliards de dollars.

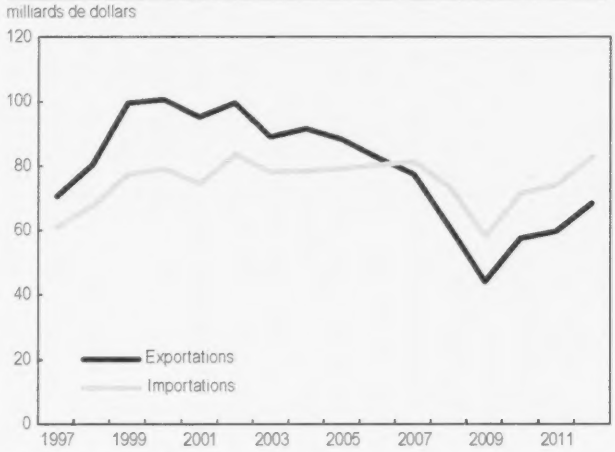
La croissance récente des exportations et des importations de véhicules automobiles et de leurs pièces a été portée par des hausses de volume. Exprimée en dollars constants, la hausse cumulative des exportations de 2009 à 2012 a été de 66,2 %, alors que la hausse cumulative des importations pour la même période a été de 48,1 % (graphique 13).

Conclusion

Les ventes des fabricants dans les industries automobiles se sont partiellement redressées après avoir affiché de fortes baisses au cours de la récession de 2008-2009. Les fabricants automobiles ont connu trois années consécutives de hausses annuelles de leurs ventes, les ventes en dollars courants ayant progressé de 55 % de 2009 à 2012. Cependant, les ventes de l'industrie en 2012 sont demeurées en deçà de leur sommet d'avant la récession. L'augmentation des ventes a surtout été attribuable aux volumes, les prix des produits industriels des fabricants de véhicules automobiles ayant diminué, s'inscrivant dans une tendance à la baisse observée depuis 2002. Les exportations et les importations ont également progressé au cours des dernières années, 2012 ayant représenté la troisième année consécutive de croissance.

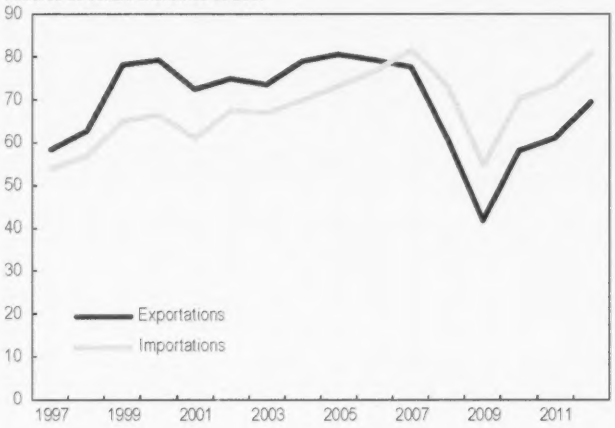
La croissance récente des ventes et des exportations n'a pas été accompagnée par une croissance importante de l'emploi ou des dépenses d'investissements. Les industries automobiles employaient, en 2012, 25 % moins de personnes qu'en 2007,

Graphique12
Valeur des exportations et des importations, industries automobiles, 1997 à 2012



Source : Statistique Canada, CANSIM, Tableau 228-0059.

Graphique 13
Volume des exportations et des importations, industries automobiles, 1997 à 2012



Source : Statistique Canada, CANSIM, tableau 228-0061.

et 33% moins de personnes qu'en 2000. La croissance de la production réelle de 2009 à 2012 a dépassé la croissance des heures travaillées, et la productivité du travail a augmenté de 23 %. Les dépenses en immobilisations dans les industries automobiles n'ont pas progressé depuis les baisses survenues durant la récession et, en 2012, elles étaient toujours inférieures d'environ 62 % à leurs niveaux de 2007.

Références

Roy, F., et C. Kimanyi. 2007. « L'automobile, une industrie en plein mouvement au Canada » *L'observateur économique canadien* mai : 3.1 à 3.11. Produit nº 11-010-X au catalogue de Statistique Canada.

Cross, P., et Z. Ghanem. 2008. « À la trace du commerce à valeur ajoutée : contenu des exportations en intrants » *L'observateur économique canadien* février : 3.1 à 3.12. Produit nº 11-010-X au catalogue de Statistique Canada.

Dunlavy, J. P. 2008. *Ventes de véhicules automobiles neufs : bilan de l'année 2007*. Analyse en bref, nº 069. Produit nº 11-621-X au catalogue de Statistique Canada. Ottawa : Statistics Canada.

Desrosiers Automotive Consultants Inc. 2012. *Desrosiers Automotive Yearbook, 2012 Edition*. Desrosiers Automotive Consultants.

TD Economics. 2013. *Canada auto manufacturing: running again, but how much fuel is left in the tank?* TD Economics.